

СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ АВИАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОКА СССР В 1932–1991 гг. НА СТРАНИЦАХ ДОКУМЕНТОВ ФОНДОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО АРХИВА МАГАДАНСКОЙ ОБЛАСТИ

В статье приводится аналитический обзор документов, хранящихся в Государственном архиве Магаданской области, и содержащих сведения о работе авиации и ее роли в освоении и последующем развитии промышленности и транспорта Северо-Востока СССР. Фонды структурно можно разделить на 3 блока – отраслевые, ведомственные и партийные, и каждый из них имеет безусловную научную ценность. Их материалы по-своему отражают работу авиации на всем протяжении ее истории, будучи представленными как директивно-распорядительной, так и статистическо-отчетной документацией. Также немаловажную роль играют протоколы заседаний разноуровневых партийных инстанций (окружных, районных и производственных «первичных»), касавшихся работы воздушного транспорта, чья информация позволяет дополнить имеющиеся сведения и создать более объективную картину происходивших событий.

Ключевые слова: Магадан, Северо-Восток, Дальстрой, авиация, самолет, авиаотряд, авиагруппа, управление, архив, фонд, опись, дело.

Начало промышленного освоения Северо-Востока СССР началось после принятия ЦК ВКП (б) 13 ноября 1931 г. постановления «О Колыме», подписанного И. В. Сталиным. Следующим шагом стало создание «Дальстроя» – сначала на правах гостреста, а с 4 марта 1938 г. – Главного управления в ведении НКВД-МВД. После смерти И. В. Сталина Дальстрой передали из силовых структур в Министерство металлургической промышленности (позже – цветной металлургии), где он пробыл до своей ликвидации в 1957 г. Вся информация о работе этой мощной организации сосредоточена в отраслевом фонде Р-23 «Главное управление строительства Дальнего Севера МЦМ СССР “Дальстрой”. 1931–1957 гг.» оп. 1, который является одним из главных послереволюционных фондов Государственного архива Магаданской области и насчитывает более 6 тыс. дел. Несмотря на то, что пик введения его материалов в научный оборот и многочисленные, в т. ч. документальные публикации сведений пришлось на 1990-е – 2000-е гг.¹, интерес к письменным свидетельствам неоднозначного прошлого не уменьшается и поныне.

¹ В подавляющем большинстве они касались тем применения принудительного труда заключенных Севвостлага, добычи полезных ископаемых, истории Магадана и общеконцептуальных проблем механизмов, предпринятых и реализованных ЦК ВКП (б) и Советским правительством на Северо-Востоке СССР, насчет чего в региональной историографии в начале 2000-х гг. велась своего рода дискуссия – считать период Дальстроя «освоением» или «колонизацией»? Подробнее об этом см.: *Бацаев И. Д.* Особенности промышленного освоения Северо-Востока России в период массовых политических репрессий (1932–1953). Дальстрой. Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2002; *Он же.* Очерки истории Магаданской области (начало 20-х – середина 60-х гг. XX в.) / Отв. ред. А. И. Лебединцев. Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2007; *Бацаев И. Д., Козлов А. Г.* Дальстрой и Севвостлаг ОГПУ-НКВД СССР в цифрах и документах: В 2-х ч. Ч. 1. (1931–1941). Ч. 2. (1941–1945). Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2002; *Зеляк В. Г.* Пять металлов Даль-

Свое исследование истории региональной авиации мы начали именно с него. Изучив массив директивно-распорядительной (приказы и распоряжения начальника Дальстроя и его заместителей), плановой и отчетной документации, нам удалось сформировать определенную источниковедческую картину. В приказах руководство Дальстроя устанавливало структуру авиаотряда и ее неоднократные изменения (с 1934 по 1949 г. – авиаотряд, затем – авиагруппа и в 1952–1955 гг. – Управление воздушного транспорта), назначало и увольняло командиров, давало указание на выполнение тех или иных полетов и спецзаданий, получение и списание самолетов и моторов, регламентировало трудовой распорядок, а также вопросы поощрений и взысканий сотрудникам. Эти документы распределены по годам равномерно и в чем-то стали «отправной точкой» при изучении темы. Иной корпус источников, малочисленный и хронологически весьма разбросанный, представляют плановые и отчетные материалы авиаотряда и объяснительные записки к ним. В данном случае стоит отметить, что информация о выполненной авиаторами работе также содержится в аналогичных документах по Дальстрою в целом (в разделе наряду с иными видами транспорта). Исходя из этого, материалы фонда Р-23, касающиеся авиации, можно разделить на: приказы и распоряжения начальника Дальстроя, промышленно-финансовые и иные планы, а также отчетную документацию.

Вместе с тем, также существует и ведомственный фонд – Р-27 «Магаданское управление гражданской авиации Министерства гражданской авиации СССР. 1941–2009¹» (оп. 1 и 2), однако период Дальстроя в описи 1 представлен лишь одним делом за 1941 г., более системная подборка ведется с 1948 г.

строя. Магадан : Кордис, 2004, *Он же*. «Валютный цех страны»: история развития агропромышленного комплекса Северо-Востока России в 1928–1991 гг. / Под ред. Э. И. Черняка, А. И. Широкова. Томск : Изд-во Том. ун-та, 2015; *Козлов А. Г.* Магадан: история возникновения и развития. Ч. 1. (1929–1939). Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2002; Ч. 2. (1939–1945). – Магадан: СВКНИИ ДВО РАН, 2002; *Он же*. Магадан: возникновение, становление и развитие административного центра Дальстроя (1929–1945). Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2007, *Навасардов А. С.* Освоение Северо-Востока СССР в 30-е гг. XX в. (историко-демографический аспект). Магадан : СВНЦ ДВО РАН, 2001, *Широков А. И.* Дальстрой: предистория и первое десятилетие. Магадан : Кордис, 2000; *Он же*. Государственная политика на Северо-Востоке России в 1920–1950-х гг.: Опыт и уроки истории / Под ред. Э. И. Черняка. Томск : Изд-во Томского ун-та, 2009.

¹ В связи с реорганизациями регионального воздушного транспорта название фондообразователя (Ф. Р-27, оп. № 1) с 1990 по 2009 г. неоднократно изменялось. С 1.12.1990 по 31.08.1992 г. – Магаданский авиаконцерн гражданской авиации Министерства гражданской авиации СССР, с 31.08.1992 по 12.06.1996 г. – Магаданское региональное управление воздушного транспорта Министерства транспорта РСФСР (России), с 12.06.1996 по декабрь 1996 г. – Магаданское региональное управление Федеральной авиационной службы России, с декабря 1996 по 4.06.1998 г. – Северо-Восточное региональное управление Федеральной авиационной службы России, с 4.06.1998 г. по декабрь 1999 г. – Северо-Восточное межрегиональное территориальное управление Федеральной авиационной службы России, с декабря 1999 по январь 2001 г. – Северо-Восточное межрегиональное территориальное управление Федеральной службы воздушного транспорта России, с января 2001 по июль 2004 г. – Северо-Восточное межрегиональное терри-

Большая информативная насыщенность фонда относится к 1958–1991 гг., когда региональная авиация стала полностью гражданской, относясь к гражданскому воздушному флоту (Министерству гражданской авиации СССР). В делах описи содержатся приказы (местного и центрального (с 1957 г.) авиационного руководства, планы, отчеты, кадровые материалы, вопросы охраны труда и т. п.)¹. Но хронологически опись не полная, поскольку в ней отсутствуют дела за 1930-е – 1940-е гг. Ежегодная комплексная подборка дел датируется с 1952–1953 гг., хотя здесь также имеется пробел в виде 1987–1989 гг. – дела за эти годы не приняты на хранение по неизвестной причине. Опись 2 полностью содержит материалы по авиационным происшествиям различного характера (катастрофам, поломкам, авариям, вынужденным посадкам и особым случаям), но лишь за 1930-е – 1950-е гг., а имевшиеся нештатные ситуации более позднего периода отдельно не выделены. Материалы описи 2, безусловно, ценны и были введены в научный оборот нами впервые, поскольку из-за секретности сведений предшествующие исследователи (а им, по сути, был только Е. В. Алтуний²), не могли опубликовать этот материал, даже если были с ним ознакомлены по роду службы. Дела содержат аварийные акты, объяснительные записки, показания членов экипажа и очевидцев, ход расследования и выводы комиссий, также имеются (фрагментарно) статистические сведения об инцидентах за определенный период и очень редко – фотоматериал с места происшествия.

При изучении периода Великой Отечественной войны и вкладе Дальстроя, в том числе и авиаторов, в общую Победу нельзя обойти факт организации и последующей работы трассы Аляска – Сибирь – фронт, по которой поставлялись в СССР боевые и транспортные самолеты из США. О работе самой воздушной трассы есть крайне ограниченные, и порой лишь косвенные упоминания, в основном связанные со строительством аэродромов в Уэлькале и Марково, на что в порядке трудовой мобилизации отправлялись сотрудники всех предприятий, располагавшихся в этих пунктах. Сведения об этом (причем крайне фрагментарные) отражались в отчетах, и их, а также очень скудную информацию можно найти лишь в фонде П-22 «Чукотский окружной комитет КПСС (окружком) 1932–1991 гг.». По нашему мнению, на отсутствие документальных свидетельств оказал влияние факт совершенной секретности трассы, и то, что ее узловые объекты находились в Якутске и Красноярске (конечном пункте маршрута), а руководство – в Москве. Через

ториальное управление Министерства транспорта России. С июля 2004 г. по 9.07.2009 г. – Северо-Восточное управление государственного авиационного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

¹ Более подробно об этом см.: Путеводитель по фондам Государственного архива Магаданской области / сост. Н. А. Варава и др. Магадан : ОАО «МАОБТИ», 2005. С. 124.

² Алтуний Е. В., в 1960-х гг. работавший заместителем начальника политотдела МОАГ (МУГА) издал книги «Крылья над Магаданом» (1968) и «Крылья Севера», выдержавшие 2 издания (1970 и 1976 гг.), и защитил по указанной теме кандидатскую и докторскую диссертации.

Дальстрой проходил только ее путь, но участие ГУСДС в строительстве аэродромов документально не отражалось¹. Исходя из этого, издаваемые документы надежно хранились в конкретном месте², и круг лиц, имевший к ним доступ, был строго ограничен. Информация о самом авиаотряде Дальстроя (который не имел прямого отношения к трассе АЛСИБ) отражена в двух фондах. Вся нормативная, директивно-распорядительная и отчетная документация хранится в делах фонда Р-23 опись 1. Фонд Р-27 опись 1 дел за данный период не содержит вообще, а вот в делах описи 2 имеется ценнейший материал по авиационным происшествиям в авиаотряде в годы войны, что существенно дополнило исследование. Кроме этого, в аэропорту Анадырь также базировалось Чукотское звено (все относилось к Управления полярной Авиации Главного управления Северного морского пути), но сформировать некоторое представление о работе этого авиаподразделения, можно лишь на основе материалов партийных собраний, сохранившихся до наших дней, но более подробно о «партийных» фондах речь пойдет чуть ниже.

Послевоенная работа региональных авиаторов до ликвидации Дальстроя, напротив, все же больше отражена в фонде Р-23 опись 1. Воссоздать картину наличия самолетного парка и его динамику, маршруты полетов, закрепление экипажей за конкретными летательными аппаратами и авиалиниями, меры по общему ужесточению режима и контроля, характерные для рубежа 1940-х – 1950-х гг. стало возможным благодаря его документам. Помимо авиаотряда, в делах отражен факт привлечения к перевозкам Дальстроем с 1946 г. по мере необходимости самолетов и экипажей подразделений Гражданского воздушного флота (главным образом Якутской авиагруппы). С учетом общего положения дел это имело глубокое значение, показывая нехватку авиаресурсов Дальстроя, износившихся полностью за годы войны, а также первый «допуск» гражданских авиаторов на режимную территорию за долгое время. Но подробные сведения о нештатных ситуациях (помимо оргвыводов в приказах начальника Дальстроя) мы все же брали из дел уже упомянутой описи 2 фонда Р-27.

Произошедшая передача Дальстроя после смерти И. В. Сталина в сугубо гражданское ведомство – Министерство металлургической промышленности (позже – цветной металлургии) СССР изменила и работу авиаторов. В 1954 г. началась подготовка к переходу Управления воздушного транспорта Дальстроя в Дальневосточное территориальное управление ГВФ, осуществленное

¹ Имеется ввиду отсутствие в региональном архиве проектно-сметной документации, чертежей, данных о ходе строительства и т. д.

² Достаточно большой объем информации содержится в РГАЭ (ф. 9527 оп. 1 и 5), РГАСПИ (ф. 643 оп. 1 и 2) и в Государственном архиве Красноярского края (ф. Р-1421 оп. 1, 3, 4, 5). Также, согласно работам коллег, и прежде всего, книгам И. Е. Негенбли, массив источников по АЛСИБу и смежным вопросам взаимоотношений СССР, США и Великобритании хранится в Архиве Президента РФ, Национальном архиве Республики Саха (Якутия), но автору данной статьи ознакомиться с оригиналами пока не удалось.

в 1955 г. Поскольку с этого времени в Магаданской области авиаобслуживанием занималась только Магаданская (отдельная) авиагруппа, основной фонд для сбора документальной базы сменился. Главным источником информации до распада СССР стал фонд Р-27 (опись 1). Недолгий период деятельности Совета народного хозяйства Магаданского¹ административного экономического района (1957–1966 гг.) не внес ничего нового, поскольку, как это не покажется странным, Совнархоз не оказывал никакого нормативного влияния на региональную авиацию – по его заявкам лишь выполнялись перевозки. Определённые административные корректировки, вносимые обкомом и райкомами КПСС, направлялись на улучшение авиаобслуживания населения (особенно коренного, и жившего в отдалённых пунктах) и оперативного решения возникавших сбоев (такие случаи имелись).

Отдельным и весьма важным блоком ценнейших документальных свидетельств являются так называемые «партийные» фонды различных инстанций, до 2009 г. хранившиеся в Центре хранения современной документации Магаданской области². Более информативно насыщены из них: фонд П-187 «Партийная организация авиаотряда Дальстроя», П-22 «Чукотский окружной комитет КПСС (окружком) 1932–1991 гг.», П-612 «Анадырский районный комитет КПСС (райком) 1926–1991 гг.» (описи 1, 6, 7, 8). Также важный материал имеется в фонде Среднеканского райкома, и первичных организаций авиапредприятий различного подчинения, например, фонд П-559 опись 1 «Первичная организация КПСС Анадырского аэропорта Управления Полярной авиации Анадырского района. 1950–1955, 1957–1968», П-892 опись 1 «Первичная организация КПСС Провиденского аэропорта. 1944–1973» и ряд других (всего 20 фондов)³. Особо стоит отметить, что в фонде П-21 «Магаданский областной комитет КПСС (обком) (1953–1991 гг.)» оп. 5. в одно дело собраны все обращения, отправленные местными органами власти в «центр» – ГУГВФ, Совет Министров СССР в 1960-е – 1970-е гг. на предмет оказания помощи региональной авиации, строительству аэродромов, пополнения авиапарка и средств наземной механизации, решения жилищно-бытовых вопросов и т. д., что логично вписывалось в общий контекст развития транспортной отрасли и стоявших перед ней проблем. На ряд из них были получены ответы, что также является ценным источником. Протоколы заседаний райкомов, помимо сугубо идеологических вопросов, приема и исключения из

¹ С 1963 г. согласно постановления СМ РСФСР № 1690 от 26.12.1962 г. – Северо-Восточного (после слияния Магаданского и Якутского экономических административных районов). См.: Путеводитель по фондам государственного архива Магаданской области / Сост. Н. А. Варава и др. Магадан: ОАО «МАОБТИ», 2005. С. 62.

² В конце 2009 г. ЦХСД МО вошел в состав ГАМО.

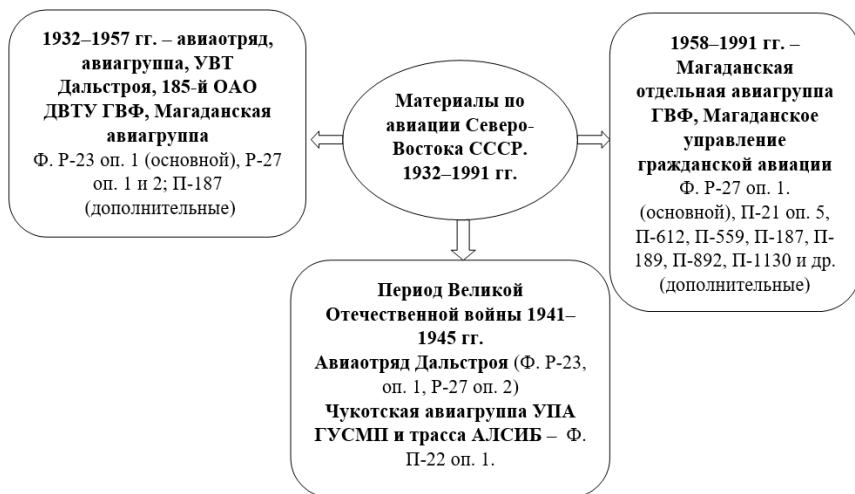
³ Более подробно с перечнем партийных фондов учреждений воздушного транспорта можно ознакомиться в Путеводителе по фондам Центра хранения современной документации Магаданской области / Сост. Т. В. Веркина, Т. В. Рушкина, М. Н. Смирнова. Магадан : Новая полиграфия, 2008. С. 82.

рядов партии, содержат большой массив производственной информации различного характера. Кроме констатации статистических данных о ходе выполнения плана, в них приводятся высказывания о существенных недочетах в работе авиаторов, а также смежных структур, если шла речь о ходе строительства аэровокзала, что позволяет изучить ситуацию объективно, найти причины такого положения дел. Без наличия такой важной дополнительной информации мы бы не создали целостную картину истории развития региональной авиации в заявленный временной отрезок.

Наличие документальных материалов по заявленной проблематике в фондах Государственного архива Магаданской области можно проиллюстрировать схемой:

Рисунок 1

Документальные материалы по развитию авиации Северо-Востока СССР в фондах Государственного архива Магаданской области



Таким образом, деятельность различных авиапредприятий Северо-Востока, независимо от их ведомственной принадлежности, отражена в нескольких архивных фондах, имеющих разное информативное наполнение как по периодам, так и аспектам хранящейся информации. Все документы имеют безусловную научную ценность и значимость, и работа с ними позволила нам воссоздать историю регионального воздушного транспорта с момента первых полетов самолетов Дальстроя в 1930-х до преобразования Магаданского управления гражданской авиации в Магаданский авиаконцерн в 1991 г. на волне перехода к рыночной экономике.

Список литературы

Алтунин Е. В. Крылья над Магаданом. М. : Редиздат МГА. 1968.

Алтунин Е. В. Крылья Севера. Магадан : Кн. изд-во, 1970.

Алтунин Е. В. Крылья Севера. 2-е изд. Магадан : Кн. изд-во, 1976.

Путеводитель по фондам государственного архива Магаданской области / Сост. Н. А. Варава и др.; редкол.: Г.Ю. Зеленская, О. Е. Кононова, Н. Г. Петренко, Н. Б. Применко, Т. М. Романова. Магадан : ОАО «МАОБТИ», 2005.

Путеводитель по фондам Центра хранения современной документации Магаданской области / Архив. отд. администрации Магадан. обл. ; [Сост. Т. В. Веркина, Т. В. Рушкина, М. Н. Смирнова ; редкол.: Т. В. Веркина, О. Е. Кононова, Н. Г. Петренко]. Магадан : Новая полиграфия, 2008.

УДК 930.2

А. М. Харитонов

О СОВРЕМЕННОМ КОММЕНТИРОВАНИИ ИСТОРИКАМИ И ВОСТОКОВЕДАМИ КАРТОГРАФИЧЕСКОГО И ГЕОГРАФИЧЕСКОГО МАТЕРИАЛА ПО ИСТОРИЧЕСКОЙ ГЕОГРАФИИ ДРЕВНЕЙ РУСИ

Комментирование современными историками географических трудов по исторической географии Древней Руси не отвечает общегеографическим принципам географии средних веков. Ведь эта география практически не знала территорий Русской равнины севернее 45 градуса с. ш., а согласно географическим принципам Аристотеля эти территории и вовсе считались незаселенными. По этой причине географические объекты летописей и других исторических сочинений ищут на территории «белого географического пятна» средневековой географии, благо многие прежние топонимы оказались сдвинутыми в результате перемещения племен в северные районы в более позднее время.

Особенно не повезло в этом отношении наиболее передовой в средние века арабской географической науке, чьи географические сведения (в отличие от сведений этнографических) до сих пор вызывают многочисленные разночтения. Между тем, 3 центра Древней Руси, выделяемые арабскими географами, находят достаточно точное географическое подтверждение на местности.

Ключевые слова: Армения, Арта, Аристотель, Дарьяльское ущелье, Древняя Русь, Кавказ, Кубань, Рязань, Терек, тигр.

Картографический материал современной истории Древней Руси на удивление скуден. При этом античных карт практически нет совсем, т. к. приписываемая Птолемию карта создана явно позднее, чем думают историки [см.: Багров, 2004 и др.]. Да и географический материал античности историками отвергается по причине его якобы явной несостоятельности – ведь некоторые расстояния между одноименными топонимами на побережье Черного моря порой расходятся в 1,5 – 2 раза. Впрочем, историк М. В. Агбунов